

Законодавче закріплення роботи та організації морських портів в Україні з урахуванням сучасних тенденцій відіграє, на мою думку, чималу роль, оскільки, посилаючись на вищенаведені позитивні аспекти даного закону можна впевнено сказати, що вони переважають над недоліками та надають надію на подальший розвиток морегосподарського комплексу в Україні.

Та все ж таки існування Закону України у даній редакції без виправлення наявних у ньому недоліків, може призвести до негативних наслідків і погіршення існуючого становища підприємств морського транспорту, які наразі розташовані поза межами існуючих морських портів — державних підприємств, монополізації ринків навантажувально-розвантажувальних робіт та суміжних ринків, а також до погіршення інвестиційного клімату в галузі морського транспорту та стану захищеності приватних інвестицій.

Література

1. Конституція України//Відомості Верховної Ради України. — 1996.— № 30. — Ст. 141.
2. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 № 4709-VI. // Відомості Верховної Ради України. — 2012. — № 41. — Ст. 546.
3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 № 176/95// Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 32. — Ст. 267
4. Драпайло Ю. 3. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу // Актуальні проблеми держави і права. — 2012. — Вип. 65. — С. 397-404.
5. Селіванов М. М. Правові наслідки реорганізації морських портів // Юридична газета. — 2012. — № 49. — С. 25 — 26.

Баурда М. С.,

*студентка 3 курсу факультету економіки та менеджменту,
Міжнародний гуманітарний університет*

УЧАСТЬ МОРСЬКОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Морська галузь — важливий чинник економічного розвитку приморських країн. Її стабільне функціонування дозволяє країні більш повно реалізувати матеріальні та людські можливості, а також конкурувати на міжнародній арені та сприяти динамічному соціально-економічному розвитку країни.

З огляду на потенційні можливості і реальний стан морської галузі, в Україні питання з відновлення статусу як морської держави є надзвичайно актуальними. Участь України у міжнародному морському суднопластві є незначною. Впершу чергу, це пов'язано з відсутністю конкурентоспроможного морського флоту.

В контексті глобальних тенденцій сучасний стан морської галузі України характеризується наступними тенденціями:

- на тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулось різке скорочення кількості українського флоту;
- відсутність в Україні дієвої державної стратегії з розвитку морської галузі;
- відсутність уваги з боку держави до проблем торгівельного та пасажирського суднопластва.

Відсутність флоту гальмує розвиток торгівельного мореплавства країни, які істотно знижують можливості країни.

В практиці морського суднопластва розповсюдженними є механізми "зручного прапору", які перебувають під власністю офшорних компаній [1, с. 122].

У 2010 р. під прапором інших країн було зареєстровано 197 суден, що належать українським власникам. Серед них найбільші (37) зареєстровані в Камбоджі, 30 — на Мальті, 16 — у Ліберії. Як результат, державний та місцеві бюджети України не отримують значних коштів у вигляді податків.

Зрозуміло, що жодної мотивації для реєстрації і будівництва флоту в Україні не існуватиме доти, доки не буде вирішене питання пільгового оподаткування судноплавного бізнесу на рівні, який забезпечить його конкурентоспроможність на регіональному фрахтовому ринку.

Сьогодні для українських судовласників основною перешкодою для реєстрації під національним прапором побудованого і купленого нового тоннажу є, наймовірніше, не стільки оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, скільки наявність ПДВ і митного збору на новозбудований і куплений флот.

Істотною перешкодою є також система регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а питання комплектування екіпажів та оплата праці плавскладу сьогодні не є такими нагальними.

Зазначені проблеми зумовлюють необхідність прийняття закону України про Міжнародний реєстр суден України та вдосконалення чинного законодавства стосовно створення конкурентних

засад реєстрації суден щодо захисту майнових прав власників та кредиторів і забезпечення прийнятих норм оподаткування судноплавної діяльності на міжнародному рівні [2, с.34].

Подальший розвиток судноплавства України повинен бути пов'язаний з введенням нової системи реєстрацій суден під державним прапором, вдосконалення структури флоту, яка б відповідала тенденціям міжнародних морських перевезень. Саме такі заходи підвищать ефективність функціонування економіки країни.

Література

1. Буркинський Б. В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б. В. Буркинський, М.І. Котлубай. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 406 с.
2. Котлубай О. М. Тенденції розвитку торговельного судноплавства в сучасних умовах / О. М. Котлубай // Экономические инновации. — Вып. 25. — 2006. — С. 34-45.

Ильиных Ю. М.,

*студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА КРУИЗНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ

Рынок круизных услуг — самый динамично развивающийся и прибыльный сектор мирового туристического рынка. На протяжении последних сорока лет рынок круизных услуг переживает второе рождение, исследователи говорят даже о некоем «круизном буме» на туристических рынках всех стран мира. Основные лидеры мирового рынка круизных услуг, американские компании Carnival Group, Royal Caribbean International и Princess Cruises, ежегодно обслуживают более 6 миллионов туристов на бортах более 150 комфортабельных круизных лайнеров. Среднегодовые темпы роста сектора мирового рынка круизных услуг составляют около 6-8 % [1].

На сегодняшний день рынок круизных услуг в Украине является относительно неразвитым, что приводит к потере дополнительных финансовых ресурсов, рабочих мест и негативно сказывается на развитии отечественного морехозяйственного комплекса в целом.